നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഏറ്റെടുത്ത കേരളത്തിലെ ദേശീയ പാതകൾ

2 [*251] ശ്രീ. എ. എൻ. രാജൻ ബാബു :

,, കെ. കെ. ഷാജു :

,, ഉമേഷ് ചള്ളിയിൽ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) കേരളത്തിലെ ഏതൊക്കെ ദേശീയപാതകളുടെ നിർമ്മാണമാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ ഏറ്റെടുക്കുമെന്ന് കേന്ദ്ര വാഗ്ദാനം ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത് ;

(ബി) നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യക്ക് കൈമാറിയ കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളും റീച്ചുകളും ഏതൊക്കെയാണ് ;

(സി) ദേശീയപാത 17-ന്റെ പുനർനിർമ്മാണം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് പദ്ധതിയുണ്ടോ ;

(ഡി) എങ്കിൽ ഇതിന്റെ വിശദാംശം ലഭ്യമാക്കുമോ?

മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ): സർ,

(എ) കേരളത്തിലെ ദേശീയപാത 47 നാലുവരിയാക്കുന്ന പ്രവർത്തനം എൻ.എച്ച്.ഡി.പി.യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. വഴി നടപ്പിലാക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

(ബി) ദേശീയപാത 47-ലെ വാളയാർ മുതൽ കൊച്ചി വരെയുള്ള (കി.മീ. 182/200 മുതൽ കി.മീ. 342 വരെ) ഭാഗവും വൈറ്റില മുതൽ അരൂർ വരെയുള്ള (കി.മീ. 342 മുതൽ കി.മീ. 358 വരെയുള്ള) ഭാഗവും എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.യ്ക്ക് കൈമാറിയിട്ടുണ്ട്.

(സി) & (ഡി): എൻ.എച്ച് 17-ൽ കുറ്റിപ്പുറം മുതൽ എടപ്പള്ളി വരെയും കണ്ണൂർ മുതൽ തലപ്പാടി വരെയുമുള്ള ഭാഗം നാലു വരി പാതയാക്കുന്നതിന് ഡി.പി.ആർ. ഉണ്ടാക്കുന്നതിനായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചിട്ടുണ്ട്. കണ്ണൂർ മുതൽ കുറ്റിപ്പുറം വരെയുള്ള ഭാഗം നാല് വരി പാതയാക്കുന്നതിനുള്ള ഡി.പി.ആർ. സംബന്ധിച്ചുള്ള തീരുമാനം മൂന്ന് മാസത്തിനകമുണ്ടാകുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി: നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യക്ക് കൈമാറിയ റോഡുകളിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ് ആലുവ-അങ്കമാലി, അങ്കമാലി-മണ്ണുത്തി ഭാഗങ്ങൾ. ഈ ഭാഗങ്ങളിൽ ആലുവ-അങ്കമാലിക്കുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേ നാലുവരിപാത ആക്കുന്നതിന്റെ നിർമ്മാണം എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. ഏറ്റെടുത്തിട്ട് വർഷങ്ങളായി. ഇതുവരെ ഇതിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർണ്ണമായി നടത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. മണ്ണുത്തി വരെയുള്ള ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പ്രോസസ് ഇപ്പോൾ നടക്കുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

45 മീറ്റർ വീതിയിൽ എടുക്കുമെന്ന് പറയുന്നതിനോടൊപ്പം തന്നെ 60 മീറ്റർ വീതി എടുക്കുമെന്നും ഒരു വാർത്തയുണ്ട്; അത് എത്ര മീറ്റർ എന്ന് നിജപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടോ? അങ്കമാലി വരെയുള്ള ഭാഗത്തിന്റെ നിർമ്മാണം എത്രയും വേഗം പൂർത്തീകരിക്കുമെന്നും മണ്ണുത്തി വരെയുള്ള ഭാഗത്തിന്റെ വീതി എത്ര മീറ്റർ വരെയായിരിക്കുമെന്ന് നിജപ്പെടുത്തിയെന്നും വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: മുപ്പത് മീറ്റർ ഉണ്ടെങ്കിൽ നാല് വരിപാതയാക്കാമെന്നുള്ളതാണ് പൊതുവേയുള്ള തത്വം. പക്ഷേ എൻ. എച്ച്. എ. ഐ. യുടെ ഭാവി കൂടി കണ്ടുകൊണ്ട് 60 മീറ്റർ റൈറ്റ് ഓഫ് വേ എടുക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ടാണ് ഈ അടുത്തകാലത്ത് ചില സർക്കുലറുകൾ വന്നിട്ടുള്ളത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. പല സ്ഥലത്തും 60 മീറ്റർ എടുക്കാൻവേണ്ടി ആവശ്യപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഗവൺമെന്റ് കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേക സാഹചര്യം പരിഗണിച്ച് അതിൽ ചെറിയ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിത്തരണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടപ്പോൾ ഇതു സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു യോഗം തന്നെ വിളിച്ചിരുന്നു. എൻ. എച്ച്. എ. ഐ. അധികൃതരുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ ഇത്തരം ഘട്ടത്തിൽ 45 മീറ്ററിൽ ഒതുക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞ് ഒരു ശുപാർശ എൻ. എച്ച്. എ. ഐ.-ക്ക് നൽകാനും അതുപോലെ കേന്ദ്രമന്ത്രിക്ക് നൽകാനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ നാലുവരിപാതയ്ക്ക് സ്റ്റാൻഡേർഡ് വീതി എന്നുപറയുന്നത് 30 മീറ്റർ ആണെന്ന് പറഞ്ഞു. അങ്കമാലി ജങ്ഷൻ–എം.സി. റോഡ് നാഷണൽ ഹൈവേ സന്ധിക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട ജങ്ഷനാണ്. എയർപോർട്ട് വന്നതോടുകൂടി വലിയ വാഹനത്തിരക്ക് അനുഭവപ്പെടുന്ന ഈ ജങ്ഷനിൽ തിരക്ക് കൂടിയിരിക്കുകയാണ്. ഈ ജംങ്ഷനിൽ മാത്രമാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ ഏറ്റെടുത്ത് ഇപ്പോൾ പണി നടക്കുന്നത്. വെറും 23 മീറ്റർ. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ അങ്കമാലി ജംഗ്ഷന്റെ പ്രാധാന്യം പരിഗണിച്ച് ട്രാഫിക് ബ്ലോക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ബൈപാസ് പ്രൊപ്പോസൽ ഉണ്ടോ? അത് ഏത് ഘട്ടത്തിലാണ്; അത് എത്രയും വേഗം നടപ്പിലാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈ എടുക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അങ്കമാലി ബൈപാസ് ആവശ്യമാണെന്ന് കാണിച്ച് കേരള സർക്കാർ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് കത്ത് അയച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. ലാന്റ് ലഭ്യമാക്കുന്നത് തന്നെയാണ് ഇവിടേയും മുഖ്യ പ്രശ്നം. ഏതായാലും സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് അവിടുത്തെ ലാന്റ് എടുക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ നേരിട്ട് പരിശോധിക്കുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരോട് ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ ഉണ്ടാക്കിത്തരുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു: നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ ഏറ്റെടുത്ത കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളെ സംബന്ധിച്ചാണ് ചോദ്യം. ഇൻഡ്യയിൽ എത്ര കിലോമീറ്റർ നാഷണൽ ഹൈവേയുണ്ട്? അതിൽ കേരളത്തിൽ എത്രയാണ്; കൂടുതൽ റോഡുകൾ നാഷണൽ ഹൈവേയാക്കാനുള്ള ഏതെങ്കിലും നിർദ്ദേശം ഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻപാകെയുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇൻഡ്യയിൽ 58112 കിലോമീറ്റർ നാഷണൽ ഹൈവേയുണ്ട്. അതിൽ കേരളത്തിൽ 1547 കിലോമീറ്ററാണ്. കൂടുതൽ നാഷണൽ ഹൈവേയുണ്ടാക്കാനുള്ള ആവശ്യം ഞങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ കേന്ദ്ര

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗവൺമെന്റ് അനുവദിച്ച നാഷണൽ ഹൈവേകൾ തന്നെ ദേശീയപാതയുടെ നിലവാരത്തിലേക്ക് ഉയർന്നിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ തന്നെ നമ്മൾ എത്രയോ കാലം മുമ്പ് ഉള്ള 47-ഉം 17-ഉം നാലുവരിപാത ആക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. രണ്ട് വരി പോലും അല്ലാത്ത ദേശീയ പാതകളാണ് ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റിൽ അവശേഷിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ദേശീയപാതകൾ കൂട്ടുന്നതിനേക്കാൾ ഉള്ള ദേശീയ പാതകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനുള്ള ശ്രമമാണ് നടത്തേണ്ടത്. എങ്കിലും സുപ്രധാനമായ ചില റോഡുകൾകൂടി ദേശീയ പാതയാക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു: ലോകബാങ്ക് പദ്ധതിയിൽ കെ. എസ്. ടി. പി. യുടെ പ്രവർത്തനം നടന്നുവരുന്നു. നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ എം. സി. റോഡ് എൻ. എച്ച്. ആക്കുവാൻ വേണ്ടിയിട്ടുള്ള നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകുമോ? .

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: കഴിഞ്ഞ റോഡ് കോൺഗ്രസ് നടന്ന സമയത്ത് എം.സി. റോഡ് നാഷണൽ ഹൈവേ ആക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം ഗവൺമെന്റിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ആ നിർദ്ദേശം ഇപ്പോഴും പരിഗണനയിലുണ്ട്.

ശ്രീ. ഉമേഷ് ചള്ളിയിൽ: രണ്ടുവരിപ്പാത നാലുവരി ആക്കുന്നതിനുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സാധാരണ പാസഞ്ചർ കാർ യൂണിറ്റ് കണക്കാക്കിയാണ് നാലുവരി പാതയാക്കുന്നതും ആറുവരിപ്പാതയാക്കുന്നതുമൊക്കെ. ഇരുപതിനായിരത്തിൽ കൂടുതൽ പാസഞ്ചർ കാർ യൂണിറ്റുണ്ടെങ്കിൽ ആ പാത നാലുവരി പാതയാക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. 47-ഉം 17-ഉം പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഇരുപതിനായിരത്തിൽ കൂടുതൽ പി.സി.യു. ഉണ്ടെന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ഈ രണ്ട് പാതകളും നാല് വരിപ്പാതകളാക്കാനുള്ള പരിഗണന നൽകാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ഉമേഷ് ചള്ളിയിൽ: ദേശീയ പാത 17-ൽ കൊടുങ്ങല്ലൂരിൽ ഒരു ബൈപാസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിന്റെ ഡീറ്റെയിൽഡ് എസ്റ്റിമേറ്റ് സാങ്ഷനുവേണ്ടി കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത മന്ത്രാലയത്തിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. അതിന് ഈ വർഷം തന്നെ അനുമതി ലഭിക്കുന്നതിന് എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ; എൻ.എച്ച്.എ.ഐ. ഏറ്റെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ നടപടിക്രമങ്ങൾ തുടരുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ഉം 17-ഉം എൻ. എച്ച്. ഡി. പി.യിൽ ഉൾപ്പെടുത്താമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 47 ഉൾപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞു. കാരണം ലാന്റ് മുഴുവൻ അവയിലബിളാണെന്ന് പറഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ അവർ അതിന്റെ ഡി.പി.ആർ. ന് വേണ്ടിയിട്ടുള്ള ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇത് രണ്ടും എൻ. എച്ച്. എ. ഐ. ലേക്ക് പോകുന്നതോടുകൂടി ഇതിലുള്ള മുഴുവൻ ബൈപാസുകളും ഇതിന്റെ ഭാഗമായി

മാറുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ബൈപാസുകളുടെ കാര്യം ഒരുമിച്ച് പരിഗണിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കൊടുങ്ങല്ലൂർ അടക്കമുള്ള ബൈപാസുകൾ നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ന്റെ പരിഗണനയിൽ വരുമെന്ന് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.-യുമായി സംസാരിച്ചപ്പോഴും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായി സംസാരിച്ചപ്പോഴും അവർ ഉറപ്പ് നൽകിയതാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: സർക്കാർ നിർദ്ദേശിച്ചാൽ ദേശീയപാതയുടെ വീതി കുറയ്ക്കാമെന്ന് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ പത്ര റിപ്പോർട്ട് കണ്ടു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി എം. എൽ. എ. മാരുടേയും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടേയും യോഗം വിളിച്ച് ചേർത്ത് ഒരു പൊതുധാരണയിലെത്താൻ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ? വർഷങ്ങൾക്ക് ശേഷം നിർമ്മിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന ആറുവരിപ്പാതക്ക് വേണ്ടി 60 മീറ്റർ സ്ഥലം എടുത്താൽ പാലക്കാട് ജില്ലക്ക് മാത്രം 300 ഏക്കർ കൃഷി സ്ഥലവും നൂറു കണക്കിന് വീടുകളും പള്ളിയും അമ്പലവും വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളുമെല്ലാം നഷ്ടപ്പെടും. എൻ.എച്ച്. പോകുന്ന സ്ഥലം ബിൽഡിംഗ് റൂൾസ് ഇല്ലാത്ത പഞ്ചായത്തുകളായതുകൊണ്ടാണ് പാവപ്പെട്ടവർ എൻ.എച്ച്. ന്റെ ഓരത്ത് സ്ഥാപനങ്ങൾ വച്ചുകെട്ടുന്നത്. അവിടെ ബിൽഡിംഗ് റൂൾസ് കംപ്ലൈ ചെയ്യാനുള്ള കർശന നിർദ്ദേശം ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രി കൊടുത്തിട്ടുണ്ടോ? ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത തീരുമാനം എന്താണെന്നറിയാൻ താൽപര്യമുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ ഏപ്രിൽ 19, 2004-ൽ അയച്ചിട്ടുള്ള സർക്കുലറിൽ പറയുന്നത് The proposed right of way should be 60 metres even in built up area എന്നാണ്. ബിൽറ്റ് അപ്പ് ഏരിയയിലാണെങ്കിൽ 60 മീറ്റർ ആയിരിക്കണം. റൈറ്റ് ഓഫ് വേ എന്നുള്ളത് ഇൻഡ്യക്ക് മുഴുവൻ കൊടുത്തിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശമാണ്. അതനുസരിച്ച് നമുക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുള്ള Selam-Kochi spur-ന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടക്കുന്നത്. Golden quadrilateral-ൽ നമുക്കാകെ ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത് സേലം-കൊച്ചി സ്പറാണ്. സേലം മുതൽ വാളയാർ വരെ 60 മീറ്റർ കൊടുക്കുന്നു. 60 മീറ്റർ എത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ 45 ആയി ചുരുങ്ങുമ്പോൾ ഒരു പ്രതിസന്ധിയെന്നു പറയുന്നത് വളരെ വലുതാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് 60 മീറ്റർ എടുക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞത്. എന്നിട്ടും ഇവിടെയുള്ള ആളുകളുടെ വിഷമങ്ങൾ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ആ യോഗത്തിൽ എല്ലാ എം. എൽ. എ. മാരേയും വിളിച്ചുകൂട്ടി എൻ. എച്ച്. എ. ഐ. യുടെ അധികൃതരെ കൊണ്ടുവന്ന് അവിടെവച്ച് തൽക്കാലം 45 മീറ്റർ എടുക്കാം എന്നു തീരുമാനിച്ചത്. ഭാവിയിൽ 60 മീറ്ററിന് ആവശ്യമായി വരുന്നതിന് ഇനിയുള്ള കൺസ്ട്രക്ഷൻ ഫ്രീസ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശവും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അന്നത്തെ യോഗ മിനിട്ട്സ് എൻ. എച്ച്. എ. ഐ. ക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ട്. വീണ്ടും മുഖ്യമന്ത്രി ഇതു സംബന്ധിച്ചുള്ള ചില ആലോചനകൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് സ്റ്റാന്റിൽതന്നെ നിൽക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഭാവിയിൽ ഇത് നമുക്ക് ഏത് രീതിയിൽ ഗുണം ചെയ്യുമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. കാരണം എല്ലാ സ്ഥലത്തും 60 മീറ്ററിലേക്ക് പോകുന്ന സമയത്ത് നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റിൽ മാത്രം പിന്നിട് ഒരിക്കലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വികസിപ്പിക്കാൻ കഴിയാത്തവിധം ഇതെല്ലാം ബോട്ടിൽ നെക്കായി അവശേഷിക്കാൻ ഇടയാവരുത്. ചർച്ചയുടെ അന്തസ്സത്ത ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട് 45 മീറ്ററിൽ ഒതുക്കി ഇപ്പോൾ തൽക്കാലം ലാന്റ് എടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടിയെടുക്കണമെന്നുള്ള ശുപാർശ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: വീതി 45 ആയി കുറച്ചിട്ട് വീണ്ടും ഏരിയാ ഡെവലപ്പ് ചെയ്ത് കൂടുതൽ പ്രയാസങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനേക്കാൾ ഭേദം എടുക്കുന്നത് 45 ആണെങ്കിലും മറ്റേത് ഫ്രീസ് ചെയ്യാനുള്ള നടപടിയെങ്കിലും എടുത്തുകൂടേ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഫ്രീസ് ചെയ്യാനുള്ള തീരുമാനം അന്നത്തെ കമ്മിറ്റിയിൽ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇനി ഫർദറായിട്ടുള്ള കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് ഈ ഏരിയയിൽ right of way-ക്ക് അപ്പുറം മാത്രം എടുത്താൽ മതിയെന്ന നിർദ്ദേശവും നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ജോർജ്ജ് ജെ. മാത്യു: സർ, എൻ. എച്ച്. 47-ഉം 17 -ഉം നാലു വരിയാക്കുക എന്ന തീരുമാനമെടുക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ എടുത്തിട്ടുള്ള എൻ.എച്ച്. 17, 47-ഉം പോലെതന്നെ വാഹനങ്ങൾ വളരെ കൂടുതലുള്ള ഒരു പുതിയ നാഷണൽ ഹൈവേയാണ് എൻ. എച്ച്. 220. അതിനെന്തെങ്കിലും മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താനുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ നിലവിലുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇപ്പോൾ അങ്ങനെയുള്ള നിർദ്ദേശം വന്നിട്ടില്ല. ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത് മൊത്തം ഇന്ത്യയിൽ എൻ.എച്ച്.ഡി.പി.യുടെ ഭാഗമായി ലഭ്യമാകുന്ന കിലോമീറ്ററുകൾ നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ലും, 17-ലും വരണമെങ്കിൽ ബാക്കിയുള്ള ലാന്റ് കൂടി എടുത്തുകൊടുക്കണം. അതിനുശേഷം മാത്രമേ മറ്റുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേകളെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുകയുള്ളുവെന്നാണ് കേന്ദ്രഗവണ്മെന്റ് അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: ഇവിടെ നേരത്തെ ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി ചോദിച്ചപ്പോൾ അങ്കമാലിയിൽ നിന്ന് മണ്ണുത്തിവരെയുള്ള ഭാഗത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ വലിയ തർക്കം അവിടെ ഉണ്ടായിരിക്കുകയാണ്. അതുകൂടി ഞാൻ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിശ്ചയിക്കുന്ന വില, അത് മാർക്കറ്റ് റേറ്റോ ഇവർ നിശ്ചയിക്കുന്ന വിലയോ തമ്മിൽ യാതൊരു പൊരുത്തവുമില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇവർ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന എല്ലാ പ്രദേശത്തും ആക്ഷൻ കൗൺസിലുകളായി അവർ പല ചർച്ചകൾ നടത്തിയെങ്കിലും ആ ചർച്ചകളൊന്നും ഫലപ്രദമായിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഗവണ്മെന്റ് എത്രയുംവേഗം അവരെ വിളിച്ചുകൂട്ടി വില നിശ്ചയിക്കുന്ന കാര്യത്തിലുൾപ്പെടെ ഒരു മാർക്കറ്റ് റേറ്റിനനുസൃതമായ വിലകൂടി കൊടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ലെങ്കിൽ ഈ സ്ഥലമെടുപ്പ് അവതാളത്തിലാകും. ന്യായമായ വില കൊടുക്കാനുള്ള നടപടി ഗവണ്മെന്റ് നടപ്പാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇത് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുമായി ആലോചിച്ചു ചെയ്യേണ്ട കാര്യങ്ങളാണ്. അന്നത്തെ ചർച്ചയിൽ ഇതും വന്നിരുന്നു. അവസാനം പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് അത്തരം സങ്കീർണ്ണമായ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ ആർബിട്രേഷൻ വരുമെന്നാണ്. ആർബിട്രേഷന്റെ തലവൻ സാധാരണ ജില്ലാകളക്ടറാണ്. ഇപ്പോൾ കളക്ടറുടെ അടുത്തുവരുന്ന സമയത്ത് സ്റ്റേറ്റ് ഗവണ്മെന്റിനും അതിനകത്ത് പ്രത്യേകമായിട്ടുള്ള ഒരു say ഉണ്ടാകും എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഈ പ്രശ്നങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് വിശ്വസിക്കുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പ്രൊഫ. കെ. വി. തോമസ്: വികസന പദ്ധതികൾ കേരളത്തിൽ വരണമെന്നാണ് എല്ലാപേരും ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. പക്ഷേ അടിസ്ഥാന സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ എവിടെയും തടസ്സങ്ങളാണ്. എറണാകുളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം 70 ഫീറ്റ് ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ വന്നപ്പോൾ അതിനെതിരായി പ്രശ്നം ഉണ്ടാക്കി. പക്ഷേ ഇന്ന് 70 ഫീറ്റ് ചെറിയ റോഡായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. 100 വർഷത്തെ കാഴ്ച്ചപ്പാടോടുകൂടി വേണം ദേശീയ പാതകളും, എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേകളും നിർമ്മിക്കേണ്ടത്. ചൈനയിൽ 30000 കി.മീറ്റർ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുണ്ട്. ബോംബെ, ഡൽഹി എന്നിവിടങ്ങളിലും എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുണ്ട്. പേര് മാറ്റിയിട്ട് വേറെ പേര് കൊടുത്താലും നമ്മുടെ 100 വർഷത്തെ വികസനം കണ്ടുകൊണ്ട് പ്രത്യേകിച്ച് വല്ലാർപാടം മുതലായ വലിയ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ വരുന്നതുകൊണ്ട് വീതി കൂടിയ റോഡുകൾ വേണം. 100 വർഷത്തെ ആവശ്യം കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള ഒരു പ്രോജക്റ്റ് തയ്യാറാക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ഗതാഗത പ്രശ്നം വളരെ സങ്കീർണ്ണമായികൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് കൊച്ചിയിൽ വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ വരുന്നതോടുകൂടി ഉണ്ടാകുന്ന പ്രതിസന്ധി വളരെ വലുതാണ്. ഇതെല്ലാം മനസ്സിൽ കണ്ടുകൊണ്ടാണ് അന്ന് എക്സ്പ്രസ്സ് വേ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള ശ്രമം നടത്തിയത്. കേരളത്തിൽ, ഞാൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച 20000 പി.സി.യു. ഉണ്ടെങ്കിൽ 4 ലൈൻ ആക്കണമെന്നാണ് നിർദ്ദേശം. പക്ഷേ കൊച്ചിയിൽ നിന്ന് തൃശ്ശൂരിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന പലയിടങ്ങളിലും അവിടത്തെ പി.സി.യു. ഒരു ലക്ഷത്തിനു മുകളിലാണ്. ഒരു ലക്ഷത്തിന് മുകളിൽ പി. സി. യു. ഉണ്ടെങ്കിൽ 12 ലൈൻ വരെ ആവശ്യമായ സ്ഥലങ്ങളുണ്ട്. അവിടെ ഇനിയും വരാനിരിക്കുന്ന കാലത്ത് ഉണ്ടാകുന്ന ഗതാഗത വർദ്ധനവ് എത്രമാത്രം സങ്കീർണ്ണമായ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഇതിന് സമാന്തരമായിട്ടുള്ള ഒരു എക്സ്പ്രസ്സ് വേ പണിയണം എന്ന് തീരുമാനിച്ചത്. പക്ഷേ അത് പല തെറ്റിദ്ധാരണകൾക്കും വഴി വച്ചു. കാരണം അതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വ്യക്തമായ ധാരണയില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഇതെല്ലാം സംഭവിച്ചത്. ഇപ്പോഴും എക്സ്പ്രസ്സ് വേ അല്ലെങ്കിലും കൊച്ചി-തൃശ്ശൂർ ഭാഗത്ത് ഗതാഗതക്കുരുക്ക് പൂർണ്ണമായി പരിഹരിക്കണമെങ്കിൽ ഒരു സമാന്തര പാതയെങ്കിലും ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് ഗവണ്മെന്റിന്റെ മുന്നിലുള്ള ഒരു നിർദ്ദേശം. പക്ഷേ അതിന് കൂടുതൽ വിശദമായ ചർച്ചകൾ ആവശ്യമായതുകൊണ്ട് പ്രതിപക്ഷനേതാവടക്കമുള്ള നേതാക്കളുമായി ആലോചിച്ച് അക്കാര്യത്തിൽ എന്ത് തീരുമാനം എടുക്കാൻ പറ്റുമെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. ഇവിടെ ഈ പറഞ്ഞ 60 മീറ്റർ തന്നെ എടുക്കാൻ പറ്റാത്ത സാഹചര്യം ഉണ്ടാകാൻ കാരണം നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഓരങ്ങൾ already built up ആണ്. Already built up ആയിട്ടുള്ള ഏരിയകളിലേക്ക് നമ്മൾ 60 മീറ്റർ വീതി കൂട്ടുമ്പോൾ സോഷ്യൽ സ്ട്രക്ച്ചേഴ്സ് ധാരാളമായി അതിൽപ്പെടാൻ കാരണമാകും. ഇപ്പോൾത്തന്നെ 60 മീറ്റർ കേരളത്തിൽ എടുക്കാൻ ശ്രമിച്ചാൽ മുന്നൂറ്റി ചിലാനം ക്ഷേത്രങ്ങൾ, പള്ളികൾ, മറ്റ് സോഷ്യൽ സ്ട്രക്ച്ചേഴ്സുകളെയെല്ലാം അത് ബാധിക്കും. അതുപോലെ സുപ്രധാന മായിട്ടുള്ള വേറെ പല സ്ട്രക്ച്ചേഴ്സിനെയും അത് ബാധിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട് എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഗവണ്മെന്റിലേയ്ക്ക് 60 മീറ്റർ എന്നുള്ളത് 45 ആക്കിയെങ്കിലും ഈ സ്റ്റേറ്റിന് ഭാവിയിലെങ്കിലും 60 മീറ്റർ എടുക്കാം എന്നുള്ള നിർദ്ദേശത്തോടുകൂടി ഒരു അപേക്ഷ കൊടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, ഈ നാഷണൽ ഹൈവേ കോഴിക്കോട് കണ്ണൂർ റൂട്ടിൽ ഏറ്റവുമധികം പ്രശ്നമുള്ള ഒരു പ്രദേശമാണ് തലശ്ശേരി. തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസ്സിനുവേണ്ടി മൂറവീളികൂട്ടിയിട്ട് ഏതാണ്ട് 30 കൊല്ലമായി. ഇപ്പോൾ കുറെ ഭൂമി അക്വിസിഷൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അക്വിസിഷൻ കഴിഞ്ഞ സ്ഥലത്ത് പണി തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള ക്രമീകരണം ഏർപ്പെടുത്തുമോ; ഈ നിയമസഭയുടെ കാലാവധി കഴിയുന്നതിന് മുമ്പെങ്കിലും അതിന്റെ പ്രവൃത്തി തുടങ്ങാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസ്സിന്റെ 9.142 കിലോമീറ്റർ ലാന്റ് അക്വയർ ചെയ്തുകഴിഞ്ഞു ഇനി 9 കിലോമീറ്റർ കൂടി അക്വയർ ചെയ്യാനുണ്ട്. ഈ നിർദ്ദേശം കേന്ദ്രഗവണ്മെന്റിന്റെ മുന്നിൽ വച്ചപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേ 17 ഡെവലപ്പ്മെന്റിന്റെ ഭാഗമായി എല്ലാ ബൈപാസുകളും ഒരുമിച്ച് നിർമ്മിക്കാം എന്നുള്ള നിർദ്ദേശമാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അതിന് കാലതാമസം വരികയാണെങ്കിൽ ബൈപ്പാസുകൾ മുൻഗണനയിലെടുക്കണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബി.ഒ.ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചെയ്യാൻ പറ്റുമോ എന്ന് വരെ പരിശോധിച്ചതാണ്. ആ പ്രദേശത്തിന്റെ സാമൂഹ്യ, വ്യാപാര, വ്യവസായ പശ്ചാത്തലം വച്ച് സെൻട്രൽ ഗവണ്മെന്റിനെക്കൊണ്ടുതന്നെ ചെയ്യിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ തുടരുകയാണ്.

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: സർ, ദേശീയപാത 49-ൽ മുവാറ്റുപുഴ, കോതമംഗലം, തൃപ്പൂണിത്തുറ എന്നീ മൂന്നു സ്ഥലങ്ങളിൽ ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കും എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഈ നിയമസഭയിൽതന്നെ ഒന്നിലേറെ പ്രാവശ്യം വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുള്ള ഭൂമി മരവിപ്പിച്ചിട്ടിട്ട് വർഷങ്ങൾ ഏറെയായി. അടുത്ത ദിവസം കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. ടി. ആർ. ബാലുവിന്റെ മുന്നു ബൈപ്പാസ്സുകൾക്കു വേണ്ടിയുള്ള തുക അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്ന പ്രസ്താവന പത്രത്തിൽ വായിക്കാനിടയായി. എന്നത്തേയ്ക്ക് ഈ ബൈപ്പാസ്സുകളുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കാൻ കഴിയും; വളരെ വർഷങ്ങളായി ഫ്രീസ് ചെയ്തിട്ടിരിക്കുന്ന ഭൂമിയാണ്. ആളുകൾക്ക് യാതൊന്നും ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥയാണ്. അതിൽ നിന്നൊരു മോചനം ഉണ്ടാവണം. മുവാറ്റുപുഴ ബൈപ്പാസ്സിന്റെ നിർമ്മാണം ഏറ്റവും പെട്ടെന്ന് തീർക്കാനുമുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ തയ്യാറാവുമോ ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : സർ, 3053 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതികൾ കേരളത്തിനുവേണ്ടി പ്രഖ്യാപിച്ചപ്പോൾ കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. ടി. ആർ. ബാലു അതിൽ തൃപ്പൂണിത്തുറ, നെയ്യാറ്റിൻകര, മുവാറ്റുപുഴ, കോതമംഗലം ബൈപ്പാസ്സുകൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. അതിന്റെ Land acquisition പല ഏരിയകളിലും പൂർണ്ണമായും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടില്ല. Land acquisition നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി fast track രൂപീകരിച്ച് അത് എത്രയും പെട്ടെന്ന് എടുത്തുകൊടുക്കുന്നതിന് നടപടികൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ച പദ്ധതികളിൽ ഈ ബൈപ്പാസ്സുകൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ : വാഹന സാന്ദ്രതയും മത്സര ഓട്ടവും നടക്കുന്ന ഒരു പാതയാണ് എൻ.എച്ച്-47. അതിന്റെ ഭാഗമായി നിരവധി അപകടങ്ങളും, മരണങ്ങളും ദേശീയ പാതയിൽ സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ തന്നെ പാസ്സഞ്ചർ കാർ

യൂണിറ്റ് ഈ നൂട്ടിൽ 25000 ആണ്. ഈ ഒരു പ്രശ്നം ഉള്ളതുകൊണ്ട് നിയമസഭയിൽ ഞാൻ തന്നെ ഈ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച് ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ദേശീയ പാതയിൽ National Highway Authority of India-യുടെ റോഡ് വീതി കൂട്ടുന്ന പ്രവർത്തനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 60 മീറ്റർ ആണ് ദേശീയപാതയുടെ വീതി എന്നാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ തീരുമാനം. പക്ഷേ മണ്ണുത്തി മുതൽ കൊച്ചി വരെ നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് 45 മീറ്ററും വാളയാർ മുതൽ മണ്ണുത്തിവരെ 60 മീറ്ററും ആണ് എന്ന ഒരു പ്രശ്നം കൊണ്ടാണ് ഞങ്ങളുടെയൊക്കെ മേഖലയിൽ വലിയ ഒരു എതിർപ്പ് ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് വന്നിട്ടുള്ളത്. എന്റെ വ്യക്തിപരമായ അഭിപ്രായം വാളയാർ മുതൽ കൊച്ചി വരെ 60 മീറ്റർ ആക്കണമെന്നാണ്. മണ്ണുത്തി മുതൽ കൊച്ചി വരെ 45 മീറ്ററും വാളയാർ മുതൽ മണ്ണുത്തിവരെ 60 മീറ്ററും എന്ന സമീപനം സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകുന്നതു ശരിയല്ല. മണ്ണുഭാഗത്തും 60 മീറ്റർ അല്ലെങ്കിൽ ഒരുപോലെ 45 മീറ്റർ ആക്കുക എന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയതാണ്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ ഈ വിഷയം കൊണ്ടുവന്നതാണ്. അതു സംബന്ധിച്ച് വല്ല മറുപടിയും കിട്ടിയിട്ടുണ്ടോ എന്നാണ് എനിക്കറിയേണ്ടത് ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അതു സംബന്ധിച്ചുള്ള മറുപടി ഒന്നുംതന്നെ ലഭിച്ചിട്ടില്ല. എങ്കിലും ഈ ഒരു നിലപാടിൽതന്നെ കേരള ഗവൺമെന്റ് ഉറച്ചുനിൽക്കുകയാണ്. 45 മീറ്റർ എടുക്കാനുള്ളത് ആദ്യകാല തീരുമാനങ്ങളുടെ ഭാഗമായി വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. പിന്നീടാണ് കുറച്ചുകൂടി ദീർഘവീക്ഷണത്തോടുകൂടി വരാനിരിക്കുന്ന six lining കൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് 60 മീറ്റർ എടുക്കണം എന്ന നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഇത് ഇപ്പോഴത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ കേരളത്തിന് ഉൾക്കൊള്ളാൻ സാധിക്കില്ല എന്ന അർത്ഥത്തിലാണ് അന്നത്തെ മീറ്റിംഗിന്റെ ഒരു consensus കൂടി എടുത്ത് അയച്ചിട്ടുള്ളത്. മിക്കവാറും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അത് അംഗീകരിക്കാനാണ് സാധ്യത. പക്ഷേ 60 മീറ്ററിന്റെ ഭാവി പ്രവർത്തനം കണ്ടുകൊണ്ട് പുതിയ ബിൽഡിംഗുകൾ വരാതിരിക്കുന്നതിനുള്ള ഫ്രീസിംഗ് അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾ കൂടി പരിഗണിക്കുമ്പോൾ മാത്രമേ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഈ വിഷയം ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുകയുള്ളൂ എന്നാണ് മനസ്സിലായത്.

ശ്രീ. ജി. പ്രതാപവർമ്മ തമ്പാൻ : സർ, കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കോർപ്പറേഷൻ നഗരമാണ് കൊല്ലം. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ മൂന്നാം ഘട്ടവും നാലാം ഘട്ടവും നടപ്പാക്കി പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇരുപതുവർഷത്തിലധികമായി ഈ പ്രദേശത്ത് സ്ഥലങ്ങൾ ഫ്രീസ് ചെയ്തുവച്ചിരിക്കുകയാണ്. കൊല്ലം ബൈപ്പാസ് എത്രയും വേഗം പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയുമോ? National Highway Authority of India-യെക്കൊണ്ട് ഏറ്റെടുത്തു നടത്തിക്കുവാൻ കഴിയുമോ; അല്ലെങ്കിൽ മറ്റെന്തെങ്കിലും മാർഗ്ഗം കണ്ടെത്തി എത്രയും വേഗം പൂർത്തീകരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : സർ, നമ്മുടെ ബൈപ്പാസ്സുകളുടെ ഇതുവരെയുള്ള ഗതി എന്താണെന്നുവച്ചാൽ, സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഫണ്ടിൽനിന്ന് ഓരോ വർഷവും നീക്കിവയ്ക്കുന്ന ആനുവൽ ബഡ്ജറ്റിലെ ഒരു ചെറിയ വിഹിതം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബൈപ്പാസ്സുകൾക്കുവേണ്ടി സംസ്ഥാനത്തിനുകിട്ടുമെന്നുള്ളതാണ്. ഇവിടെ ഒൻപതു ബൈപ്പാസ്സുകളുടെ land acquisition നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും പഴക്കം ചെന്നതാണ് കൊല്ലവും ആലപ്പുഴയും. ഇതെല്ലാം പൂർണ്ണമായും Land available ആയിട്ടുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ ആണ്. പക്ഷേ ഇവിടെയൊക്കെ തുച്ഛമായിട്ടാണ് പണം ലഭിക്കുന്നത്. രണ്ടുകിലോമീറ്റർ, മൂന്നുകിലോമീറ്റർ ചെയ്യും, പിന്നെ വേറൊരു ബൈപ്പാസ്സിന്റെ പകുതി ചെയ്യും. എല്ലാ പണികളും വഴിയിൽ നിർത്തുന്നതുകൊണ്ട് ഇത് ഒരുമിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്നതിന് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. NHDP യുടെ ഭാഗമായി രണ്ടു ബൈപ്പാസ്സുകളും Four lining ന്റെ ഭാഗമായി അതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുമെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ പുതിയ ബഡ്ജറ്റിലും 900 കോടി അംഗീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ തൊള്ളായിരം കോടിയ്ക്കകത്ത് രണ്ടു ബൈപ്പാസ്സുകൾ വരുന്നതുകൊണ്ട് പൂർണ്ണമായും ഒരുമിച്ചു പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ഇനി National Highway Authority of India യിൽ നിന്ന് ഉണ്ടാവുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്</u> : ജനസാന്ദ്രത കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് റോഡുവികസനം സംബന്ധിച്ച് വിസർച്ചോ പഠനമോ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ജനസാന്ദ്രതയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ സിസ്റ്റം മാറ്റി മറ്റൊരു സിസ്റ്റം അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് NHAI-യുമായി ചർച്ച നടത്താൻ തയ്യാറാവുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u> : Core Road Networking-നെക്കുറിച്ച് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം തന്നെ ഒരു പഠനം നടത്തി. RITES നടത്തിയ പഠനത്തിൽ നമ്മുടെ എല്ലാ റോഡുകളിലും വെഹിക്കിൾസ് പോപ്പുലേഷനെക്കുറിച്ചും ഡെൻസിറ്റിയെക്കുറിച്ചും വ്യക്തമായ പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഓരോ ദിവസം കഴിയുന്തോറും പ്രതീക്ഷിക്കാത്തത്ര ഉയർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ 28 ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്നുണ്ട്. 1975 നും 2004 നും ഇടയിൽ റോഡുകൾ വർദ്ധിച്ചിട്ടുള്ളത് 50 ശതമാനം ആണ്. പക്ഷേ വാഹനങ്ങൾ 75 മുതൽ 2400 ശതമാനം വരെ ആണ്. വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ ഇത്രയും വലിയൊരു വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനം എന്ന നിലയ്ക്ക് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്തണം. പ്രത്യേകിച്ച് അടിസ്ഥാന സൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനും ഗതാഗത പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതിനും ബദൽ സംവിധാനം ആവശ്യമാണ് എന്നുള്ളത് തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട്.

<u>ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി</u> : ദേശീയപാതയിൽ ഏറെ തിരക്കുള്ളതാണ് കോഴിക്കോട്-കൊടുവള്ളി-വയനാട് വഴി ബാംഗ്ലൂർക്ക് പോകുന്ന പാത. അത് നാലുവരി പാതയാക്കാൻ ഉള്ള വല്ല പ്രപ്പോസലും ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിൽ ഉണ്ടോ; പാലം ഉദ്ഘാടനത്തിനുശേഷം അവിടെ വലിയ പ്രശ്നം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഈ accident prone area വീതികൂട്ടി അപകടരഹിതമാക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u> : സർ, നാഷണൽ ഹൈവേ 212-ലെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം എന്താണെന്നാൽ ലാൻഡ് കിട്ടുക എന്നുള്ളതാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് ചുരം അതിനകത്ത് വരുന്നതുകൊണ്ടാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള ചുരം തന്നെ ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ലാൻഡ് ലഭ്യമാക്കാൻ ഏറെ പ്രതിസന്ധിയുണ്ട്. റോഡ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വീതികൂട്ടണം എങ്കിൽ മല പൂർണ്ണമായും ഇടിച്ചിട്ടുമാത്രമേ റോഡുകൾ ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കൂ അതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ നാലുവരിപ്പാത ആക്കുന്നതിന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ വന്നിട്ടില്ല. accident prone area ആയിട്ടുള്ള ഹെയർ പിൻ വളവുകൾ കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്യണം, ഓയിൽ വീഴുന്ന സമയത്ത് അത്തരം വളവുകളിൽ ആക്സിഡന്റ്സ് കൂടാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്; മാത്രമല്ല ടാർ ഇളകിപ്പോകാനുള്ള സാധ്യതയും വളരെ കൂടുതലാണ്. വളവുകളിൽമാത്രം കോൺക്രീറ്റു ചെയ്യുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു ആലോചനയുണ്ട്. അക്കാര്യം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുമായി സംസാരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ : കൊച്ചി-മധുര എൻ.എച്ച്-49 ടാറ്റായുടെ ഭൂമി വിട്ടുകൊടുക്കാത്തതുകൊണ്ട് അത് മാറ്റി വേറെ റൂട്ടിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്നു എന്നൊരു വാർത്ത വരാൻ ഇടയായിട്ടുണ്ട്. ടാറ്റായുടെ കയ്യിലിരിക്കുന്ന ഗവൺമെന്റ് ഭൂമി പാട്ടത്തിന് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത് വിട്ടുതരാത്തതിന്റെ പേരിൽ ദേശീയപാത മാറ്റി മറ്റൊരു പ്രദേശത്തൂടെകൊണ്ടുപോകുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്താണ് ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി എന്നു പറയാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ഇതു സംബന്ധിച്ചുള്ള alignment ന്റെ പൂർണ്ണ വിവരം ഇപ്പോഴും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് finalise ചെയ്തിട്ടില്ല. ഏതായാലും അത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങളൊക്കെ സംസ്ഥാനത്തെ സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ ആഗ്രഹത്തിനനുസരിച്ച് മാത്രം ചെയ്യുന്നതാണ്. alignment-കൾ finalise ചെയ്യുന്ന കാര്യം തീർച്ചയായും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരും.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ : എൻ.എച്ച് 47-ൽ മുത്തകുന്നം മുതൽ ഇടപ്പള്ളിവരെയുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് പഞ്ചായത്ത് റോഡിന്റെ നിലവാരം മാത്രമേയുള്ളൂ. കഴിഞ്ഞ മുപ്പതുവർഷം മുൻപാണ് ഇതിന്റെ പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചത്. മൂന്നുപതിറ്റാണ്ട് പൂർത്തിയാവുകയാണ്. ഞങ്ങൾ മുപ്പതാം വാർഷികം ആഘോഷിക്കാൻ പോകുകയാണ്. മുപ്പതുവർഷമായിട്ടും പണി എങ്ങും എത്തിയിട്ടില്ല. NH -17 NHAI ഏറ്റെടുത്ത സാഹചര്യത്തിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങാനുള്ള നടപടിക്രമം സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇതുവരെ കേരളത്തിൽ നാലുവരിപ്പാതയാക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ എൻ.എച്ച്. 47-ൽ മാത്രമായിരുന്നു മതുങ്ങിനിന്നിരുന്നത്. അതും ഇതുപോലെ 5 കിലോമീറ്റർ, 10 കിലോമീറ്റർ, 25 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ് four lining. ഇപ്പോഴാണ് ഒരുമിച്ച് four lining -നുവേണ്ടി 47 പൂർണ്ണമായും എൻ.എച്ച്.ഡി.പി. യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയത്. എൻ.എച്ച്. 17-ന്റെ ഡി.പി.ആർ. ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചുകഴിഞ്ഞു. രണ്ടോമൂന്നോ ആഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽ ആ ദർഘാസ് finalise ചെയ്തിട്ട് അത് scrutiny ചെയ്യാൻ എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.ക്ക് കൊടുക്കും. രണ്ടുമാസത്തിനുശേഷം അതിലൊരു stretch-ന്റെ ഡി.പി.ആർ. ക്ഷണിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നുപറഞ്ഞു. ഏതായാലും പൊപ്പ്ലൈനിൽ എൻ.എച്ച്. 17 പൂർണ്ണമായും ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോയെന്ന് എൻ.എച്ച്.എ.ഐ.യുടെ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻ അവിടെയുള്ള ചീഫ് എഞ്ചിനീയറായ ശ്രീ. വാസനുമായും അതുപോലെ നോർത്തിന്റെ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറായ ശ്രീ. സേതുമായും ഇന്നലെ രാത്രിയും സംസാരിച്ചു. അപ്പോൾ National Highway 17 പൂർണ്ണമായും

പൈപ്പ്‌ലൈനിൽ വന്നുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ DPR preparations stage by stage ആയിട്ടുമാത്രമേ ചെയ്യാൻ പറ്റുകയുള്ളു എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. പക്ഷേ വരുന്ന രണ്ടുമൂന്നുമാസത്തിനുള്ളിൽ DPR (Detailed Project Report)-ഉം feasibility study-യും നടത്തുന്നതിനുള്ള ദർഘാസ് പൂർത്തീകരിക്കും.

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ, നേരത്തെ മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ വില്ലേജ് റോഡിന്റെ നിലവാരംപോലും ഇല്ലാത്തതാണ് കണ്ണൂർ-തലപ്പാടി ദേശീയപാത. രണ്ടുമാസത്തിനുമുൻപ് ശ്രീ. ഡി. ആർ. ബാലു മംഗലാപുരത്ത് ഒരു പരിപാടിയിൽ പങ്കെടുത്തപ്പോൾ ഇത് നാലുവരിപ്പാതയാക്കാമെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുകയുണ്ടായി. അപ്പോൾ തലപ്പാടി-കണ്ണൂർ ദേശീയപാത നാലുവരിപ്പാതയാക്കി വികസിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽവന്നിട്ടുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് 65 മീറ്ററാണോ 45 മീറ്ററാണോ എത്ര മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലമെടുത്തിട്ടാണ് ഈ പാത വികസിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നത് എന്നുള്ളതുസംബന്ധിച്ച് അറിയിക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ഉം 17-ഉം നാലുവരിയാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള നിർദ്ദേശം മാത്രമാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ നിന്ന് കിട്ടിയിട്ടുള്ളത്. ഇവിടെ ശ്രീ. ഡി. ആർ. ബാലു പ്രഖ്യാപിച്ചതിലും അതുമാത്രമേ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളൂ. ഇനി അങ്ങനെയൊരു നിർദ്ദേശം വന്നിട്ടുണ്ടോയെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം എല്ലാ റോഡും വികസിക്കണമെന്നുള്ളതുതന്നെയാണ് ആഗ്രഹം. അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു പ്രഖ്യാപനം കേന്ദ്രമന്ത്രിയിൽ നിന്നുമുണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് എന്താണെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ: സർ, Express Highway-യുടെ സ്പോൺസർമാർ തന്നെ അതിനെതിരെ കവിയരങ്ങ് സംഘടിപ്പിക്കാനും പ്രകൃതിസ്നേഹികളെ ഏകോപിപ്പിക്കാനും തുനിഞ്ഞിറങ്ങിയിരിക്കുന്ന ഒരു കാലയളവിൽ ഈ Express Highway-യുടെ ആവശ്യമുണ്ടോ? നിലവിലുള്ള വർക്കുകൾ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ തന്നെയും ഈ Express Highway-യുടെ നിർദ്ദേശം ആവശ്യമുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: Express Highway യഥാർത്ഥത്തിൽ ഉദ്ദേശിച്ചത് മറ്റൊരു ആവശ്യംകൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ്. അത് കേരളത്തിലെ റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. കേരളത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനപ്പെരുപ്പം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് Express way-യ്ക്ക് രൂപം കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഞാൻ ആദ്യം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഇപ്പോൾ തന്നെ നമ്മുടെ ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കണമെന്നു പറയുമ്പോഴും 60 മീറ്ററിലേയ്ക്ക് പോകാൻ പറ്റാത്തത് ദേശീയപാതയുടെ അപ്പുറത്തുമിപ്പുറത്തുമായി ഉണ്ടായിട്ടുള്ള built up area കാരണമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതൊന്നുമല്ലാതെ വേറെ പാരലലായിട്ടുള്ള പാത എന്ന നിലയിലാണ് Express way പരിഗണിച്ചത്. പക്ഷേ Express way-യെക്കുറിച്ചുള്ള പരാതികൾ പാത വരുന്നതു സംബന്ധിച്ചല്ല, അതുണ്ടാക്കാൻ സാധ്യതയുള്ള പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ചും അത് കേരളത്തെ എങ്ങനെ സാമൂഹ്യമായി ബാധിക്കുമെന്നതിനെക്കുറിച്ചുമുള്ള ചർച്ചകളാണ് നടന്നത്. യഥാർത്ഥത്തിൽ പൂർണ്ണമായിട്ടുള്ള ഒരു വിവരം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റിനും നൽകാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല എന്നുള്ളത് ഞാൻ സമ്മതിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ ഇനിയുള്ള ദിവസങ്ങളിലെങ്കിലും ഈ പാതയുടെ ഉദ്ദേശമെന്തായിരുന്നു എന്നുള്ളത് വിശദമായ ചർച്ചകൾക്ക് വിധേയമാക്കാവുന്നതാണ്. Express way എന്നുള്ള സങ്കല്പം വേറൊരു ഉദ്ദേശമായതുകൊണ്ടുതന്നെ ആ ഉദ്ദേശവും ആ ആവശ്യകതയും ഇന്നും കേരളത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട് എന്നുള്ള കാര്യം ഈ സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ:</u> സർ, Express Highway സംബന്ധിച്ച് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വലിയ ചർച്ചകൾ നടക്കുകയും വിവാദങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോവുകയും ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രിതന്നെ അത് ഉപേക്ഷിക്കുന്നതാണെന്ന് ഒരു ഘട്ടത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തതാണ്. അതുപോലെതന്നെ കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. ഡി. ആർ. ബാലു ഇത്തരമൊരു പാതയുടെ ആവശ്യമില്ലെന്ന് വളരെ വ്യക്തമായി സൂചിപ്പിച്ചു. ഇതുസംബന്ധിച്ച് വളരെ വ്യക്തമായ രൂപം ഗവൺമെന്റിനുണ്ടോ? അങ്ങുതന്നെ വ്യക്തമായ ഒരു രൂപമില്ലെന്നുപറഞ്ഞു. പാരിസ്ഥിതികമായി ഇതുസംബന്ധിച്ച് സാധ്യതാപഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ? നമ്മുടെ രാജ്യത്താകെയുള്ള ഒരു Express Highway എന്നുപറയുന്നത് Mumbai – Pune Express Highway ആണ്. അത് ലാഭകരമല്ല, viable അല്ല. അതുകൊണ്ട് ആർക്കും വേണ്ടാത്ത ഈ പാത, ഇപ്പോൾ മലബാർ മേഖലകളിൽ കുന്നുകളൊക്കെ വാങ്ങിക്കൂട്ടുകയാണ്. അത് ചിലയാളുകളുടെ താല്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്ന തിനുവേണ്ടി മാത്രമുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിക്കുമെന്ന പ്രഖ്യാപനം സംബന്ധിച്ച് ഇതുവരെയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ വിശദമായ വിവരം ഈ സഭയെ അറിയിക്കുവാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ:</u> Express way ഇന്നത്തെ ചർച്ചയിൽ വരുന്നതല്ല. അത് സാന്ദർഭികമായി പറഞ്ഞുവെന്നെയുള്ളൂ. പക്ഷേ Express way-യുടെ ഉത്ഭവം എപ്പോഴാണെന്ന് അറിയുന്ന അങ്ങ് ഇവിടെവച്ച് അങ്ങനെയുള്ള ഒരു പരാമർശം നടത്തേണ്ടതല്ല. കാരണം അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ആ അറ്റം മുതലുള്ള കാര്യം നമുക്ക് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടിവരും. ഞാൻ അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു വിവാദത്തിലേയ്ക്ക് കടക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. Express High wayഎന്നുപറയുന്ന കാര്യം പ്രതിപക്ഷനേതാക്കൾക്കു മുന്നിൽ ഞങ്ങൾ ചർച്ചയ്ക്ക് വച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. മുഖ്യമന്ത്രി അടക്കമുള്ള യോഗത്തിൽ അന്നത്തെ ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ തൽക്കാലം ആ അജണ്ട മാറ്റിവച്ചു എന്നുള്ളതാണ്. ആ ചർച്ചകൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. ഡി. പി. ആർ. പൂർത്തീകരിക്കാതെ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നത്തെക്കുറിച്ചും അതുപോലെതന്നെ മറ്റുള്ള വിഷയങ്ങളെക്കുറിച്ചും മുൻകൂട്ടി പറയാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഡി.പി.ആർ. പൂർത്തീകരിക്കാനുള്ള അവസരമുണ്ടാകണമെന്ന് ആ സമയത്തൊക്കെ നിർദ്ദേശിച്ചത്. എന്തായാലും അതുസംബന്ധിച്ചുള്ള കാര്യങ്ങൾ പ്രതിപക്ഷ നേതാക്കളുമായി ചർച്ചയ്ക്കിരിക്കുന്ന വിഷയമായതുകൊണ്ട് അതിനുശേഷം നമുക്ക് ഇവിടെവച്ച് ചർച്ച ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പ്രൊഫ. സാവിത്രി ലക്ഷ്മണൻ: സർ, അങ്കമാലി ജംഗ്ഷൻ കഴിഞ്ഞാൽ വടക്കോട്ടുള്ള മൂന്ന് സുപ്രധാന ജംഗ്ഷനുകൾ കൊരട്ടി, ചാലക്കുടി, പോട്ട എന്നിവയാണ്. ഈ ജംഗ്ഷനുകളുടെ ഡെവലപ്മെന്റിന് 60 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം acquire ചെയ്യാമെന്ന പുതിയ നിർദ്ദേശം അവിടെയുള്ള വ്യാപാര വ്യവസായ സാമൂഹ്യ സ്ഥാപനങ്ങളെ അങ്കലാപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. വിശേഷിച്ചും ഇവിടെ ചോദ്യം ഉന്നയിച്ചപ്പോൾ ആദ്യത്തെ ചോദ്യകർത്താവ് ചെയ്തതുപോലെ അങ്കമാലി ജംഗ്ഷനിൽ 23 മീറ്റർ മാത്രം വീതിയായിരിക്കേ, ആ 23 മീറ്ററായി അങ്കമാലി ജംഗ്ഷൻ ഒതുങ്ങിയത് അങ്കമാലിയിലെ എം. എൽ. എ. യുടേയും അങ്കമാലിക്കാരനായ മറ്റൊരു എം.എൽ.എ.യുടേയും സ്വാധീനത്തിന്റെ ഫലമായിട്ടാണെന്നുപറഞ്ഞ് ചാലക്കുടി എം.എൽ.എ.യെ പരിഹസിക്കുന്ന സമ്പ്രദായത്തിലേയ്ക്കു വരെ സ്ഥിതി മാറിപ്പോയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് 30 മീറ്ററിൽ ഒതുക്കി ജംഗ്ഷനുകൾ 45 മീറ്ററാക്കി മാത്രം നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട് അങ്കമാലിയുടെ വശത്തുകൂടി പ്രൊപ്പോസ് ചെയ്തിരിക്കുന്ന ബൈപ്പാസ് പോട്ട ജംഗ്ഷനിൽ എത്തിച്ചേരുന്നതുവരെയാക്കി മാറ്റാനുള്ള ഒരു സംവിധാനത്തിന് സമാന്തര പാതയുടെ പ്രവർത്തനം ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടിയെടുക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇപ്പോൾ 60-ൽ നിന്നും 45-ലെത്തി, 45-ൽ നിന്നും 30-ലെത്തി, 30-ൽ നിന്നും 10-ലെത്തി, 5 മീറ്ററുള്ള നാലുവരിപ്പാത എങ്ങനെ നിർമ്മിക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള ചർച്ചയിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ്. വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള വിഷയങ്ങളിൽ കുറച്ചുകൂടി നമുക്ക് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ നിന്ന് ഇത്തരം സഹായങ്ങൾ ലഭിക്കുന്നതിന് ആദ്യം അവർ പറയുന്ന നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ചെയ്തുകൊടുക്കാൻ സാധിച്ചില്ലെങ്കിൽ നമുക്ക് ഈ പദ്ധതികൾ തന്നെ നഷ്ടപ്പെടാനുള്ള സാധ്യതകളുണ്ട്. എങ്കിലും കേരളത്തിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുകൊണ്ടു തന്നെ, ഇവിടെയുള്ള ജനങ്ങളുടെകൂടി വികാരം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഇത് 45-ൽ ഒതുക്കണമെന്ന തീരുമാനം ജനപ്രതിനിധികളുടെ മുന്നിൽ വച്ചിട്ട് അത് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് അയച്ചുകൊടുക്കാനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തത്.

മി. സ്പീക്കർ: ചെയറിന്റെ ഒരഭിപ്രായം പറയാം. Express way -യെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞപ്പോൾ നിലവിലുള്ള പാതകൾ വികസിപ്പിച്ചാൽ മതിയെന്നു പറയുന്നു, നിലവിലുള്ള പാതകൾ വികസിപ്പിക്കണമെന്നുപറയുമ്പോൾ വീതി കുറയ്ക്കണമെന്നു പറയുകയാണ്. ഈ ട്രെൻഡ് രാജ്യത്തിനും സംസ്ഥാനത്തിനും നല്ലതല്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ബന്ധപ്പെട്ട ആളുകളുടെ യോഗം വിളിച്ചുചേർത്ത് ഈ കാര്യത്തിൽ ഒരു സമവായം ഉണ്ടാക്കേണ്ടതാണ്. ഇങ്ങനെ ചുരുങ്ങിച്ചുരുങ്ങി പ്രാദേശിക ആളുകളുടെ വികാരത്തിന് നമ്മൾ വഴങ്ങിക്കൊടുത്താൽ അത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പൊതുതാല്പര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായ പ്രവർത്തനമായിതീരും.

ശ്രീ. കെ. പി. സതീശ് ചന്ദ്രൻ: സർ, നമ്മുടെ എൻ. എച്ച്. വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള സ്ഥലപരിമിതിയെക്കുറിച്ചാണ് ചർച്ച. ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ വളരെയധികം പ്രാവശ്യം പെടുത്തിയ ഒരു പ്രശ്നം ഉണ്ട്. അതായത് എൻ.എച്ച്. 17 തലപ്പാടി മുതൽ കണ്ണൂർ വരെയുള്ള പാതയിൽ സർക്കാരിന്റെതന്നെ സ്ഥലമുണ്ട്. 50 മീറ്ററോ 60 മീറ്ററോ സർക്കാരിന്റേയും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പൊതുമരാമത്തുവകുപ്പിന്റേയും സ്വന്തമായ സ്ഥലം എത്രയോ വർഷങ്ങളായി അവിടെ കിടക്കുകയാണ്. ഒരു പൈസപോലും സർക്കാരിന് ചെലവില്ലാതെ 70 ശതമാനം പ്രദേശത്തും എൻ. എച്ച്. 17-ൽ തലപ്പാടി മുതൽ കണ്ണൂർവരെ സ്ഥലമുണ്ട്. ആ സ്ഥലം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി തലപ്പാടിക്കും കണ്ണൂരിനുമിടയിൽ നാലുവരിപ്പാത നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ എന്നാണ് അറിയേണ്ടത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ആ ലാൻഡ് സംബന്ധിച്ച് പ്രോജക്ടിൽ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അതാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത്. നമുക്ക് ഒരു പീസ് മാത്രമായി എടുക്കാൻ പറ്റാത്തതുകൊണ്ടാണ്. നമുക്ക് ആകെ 1355 ഹെക്ടർ സ്ഥലമാണ് എൻ. എച്ച്.17-ന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. അതിൽ 986.67 ഹെക്ടർ സ്ഥലം നമ്മുടെ കൈവശം ഇപ്പോൾതന്നെയുണ്ട്. ഇനി 368.5 ഹെക്ടർ മാത്രമാണ് എൻ. എച്ച്.17-ന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഡി. പി. ആർ.-ൽ അവർ ആദ്യം പരിഗണിച്ചിരുന്നത്. തലപ്പാടി മുതൽ കണ്ണൂർ വരെയുള്ള stretch-നാണ് ഡി.പി.ആർ.-ന് ഇപ്പോൾ ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ: കേരളത്തിൽ മുനിസിപ്പൽ അതിർത്തിയ്ക്കുള്ളിൽ എത്ര കി. മീറ്റർ നാഷണൽ ഹൈവേയുണ്ടെന്നും നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഡവലപ്മെന്റിനുവേണ്ടിയുള്ള ഫണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റാണോ തരുന്നതെന്നും അറിയാൻ ആഗ്രഹമുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: 120 കിലോമീറ്റർ ദൂരം എൻ. എച്ച്. അതിർത്തിയിൽക്കൂടി കടന്നു പോകുന്നുണ്ട്. മുനിസിപ്പൽ അതിർത്തിക്ക് പുറത്തുള്ള റോഡുകൾ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ഫണ്ട് പൂർണ്ണമായും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റാണ് നൽകുന്നതെങ്കിലും മുനിസിപ്പൽ അതിർത്തിയ്ക്കുള്ളിലെ റോഡുകൾ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തുന്നതിന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഭാഗികമായി മാത്രമേ ഫണ്ട് നൽകുന്നുള്ളൂ. ബാക്കി സംസ്ഥാന സർക്കാരാണ് നൽകേണ്ടത്.

മി. സ്പീക്കർ: എൻ. എച്ച്. 47-ഉം എൻ. എച്ച് 17-ഉം തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഒരു ലിങ്ക് റോഡ് തിരുവത്രയിൽ നിന്നും മണ്ണുത്തി വരെയുള്ള റോഡ്, അതു പ്രയോറിറ്റി കൊടുത്ത് പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: തീർച്ചയായും പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)